

1. 都市再生委員会（第2回）での主な意見

(1) 資料6「松が枝周辺エリア整備計画（案）」について

第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項

1. 都市の魅力の強化

景観条例に基づく景観保全の推進、景観計画による誘導（建築物等の色彩、意匠、高さ規制等）、伝統的建造物群保存地区の保存

ガイドの育成

【意見1】

- ・整備方針等の中にソフトのことがよく書かれている。例えば、外国人観光客を受け入れて「さるく」を活用しようとか、地域限定通訳案内士を使おうなど。私の感覚的なものかもしれないが、今のさるくでは対応が難しいところがあると思う。市民と親しみたいという方は市民のボランティアガイドさんで良いと思うが、お金を払ってでもきちんと話を聞きたい人には、そちらのガイドをという形でガイドのシステムを相当高度化しないといけないと思う。ただ、今でもガイドでは食べていけるようにはなっていない。クルーズ船等で外国人観光客が安定的に来るから食べていけるだろうということではなく、その前の段階で、ガイドの経済的自立ということも考えていく必要があるだろう。

<回答1>

- ・ガイドの経済的自立は国際観光文化都市を目指す長崎にとって大きな課題です。外国人観光客のニーズを的確に把握すると共に、外国語能力の養成などガイドの技術やシステムの高度化を図り、ビジネスモデルとして構築できるように官民一体となって取り組む必要があると考えています。

2. 回遊性の充実

松が枝から南山手への歩行者導線整備の推進

歩行者導線のルート

【意見2】

- ・松が枝から南山手への歩行者導線については、駐車場確保の問題はあるが、市営駐車場内に遊歩道を設置するルートがよい。

<回答 2>

- ・松が枝から南山手への歩行者導線確保については、旧香港上海銀行南側の市道を一方通行化し、歩道を拡幅する方法、市営松ヶ枝駐車場内に遊歩道を設置する方法、少し遠回りとなりますが、四海桜横を誘導する方法などが考えられます。市営駐車場は現在、バス駐車場としての需要がありますので、松ヶ枝岸壁周辺の整備計画や松ヶ枝周辺の利用者の状況を勘案しながら、導線の確保に努めることとしています。

路面電車の延伸や運行ルートを検討

路面電車の松が枝延伸

【意見 3 - 1】

- ・路面電車の松が枝延伸は、道路交通の支障とならないように松が枝ふ頭内に引き込むのではなく、国道上に電停を設置する案も検討してはどうか。

【意見 3 - 2】

- ・路面電車の延伸や運行ルートについては、長崎の陸の玄関口である長崎駅、海の国際玄関口である松が枝といった拠点近代化的な L R T により繋ぐべきである。観光の目玉にもなり得ると思う。
- ・交通施設による拠点間移動については、あまり歩かなくて済むような計画にすべきであり、松が枝への延伸は松が枝ふ頭内へ入れるべきである。

<回答 3>

- ・路面電車の松が枝延伸は、松が枝ふ頭内に引き込む方針で事業者及び関係機関と調整しています。

駐車場、パーク＆ライドの検討

大型バス駐車場の整備

【意見 4】

- ・長崎は、修学旅行では平和学習や歴史文化で注目されている。そうした点からは駐車場の整備をお願いしたい。

<回答 4>

- ・第 3 章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項の 駐車場、パーク＆ライドの検討において、記載しています。
「松が枝国際ターミナルに新たに設置された駐車場の大型バスの駐車台数をより一層確保するため、駐車場拡張について検討を進めるとともに、当エリアの駐車場の利用状況を見つつ、交流拠点用地の活用方法についても継続して検討する。」こととしています。

3. 国際ゲートウェイ機能の再構築

上海航路復活プロジェクトの推進とクルーズ客船の誘致強化

上海航路復活プロジェクトの推進（受入体制）

【意見 5 - 1】

- ・ 上海航路であるが、中国人のお客を受け入れた時にどう回していくのか、民間の話であるが、行政と一体となってビジョンを持っていかなければならないのではと思う。

【意見 5 - 2】

- ・クルーズに来て頂いてもあまりお金が落ちないという悩みがあり、1年半前から母港化という話をしてきた。母港化に近い形で上海航路復活ができれば、宿泊や夜の食事が発生するというクルーズと違った効果が出るという意味では嬉しい話で、受入体制を民間としてどうするかが課題になってくると思う。

【意見 5 - 3】

- ・長崎上海航路の動きについては、慎重に動くべきと思う。市民が納得して観光客を迎え入れられることができれば素晴らしいと思う。

【意見 5 - 4 <回答>】

- ・上海航路は、ハード先行でソフト面が足りないのではということをご指摘の通りだと思う。上海航路は当初は10万～20万人想定だが、ハウステンボスは毎日運航を明確に言っており、そうすると毎日千人規模でお客様が来るわけなので、これは都市の構図を根本的に変えていくということになると思う。
- ・安い運賃だから毎日来るので、例えば歯科や封切りされない映画を観にとか、単に旅行者として来るだけではなく、都市の構図が変わってくる。中国語のフリーペーパーや免税店などもつくっていかないといけない。そうした様々な部分で色々と構図を変えていかないといけないが、そののところはこの計画にまだ全然書き込まれていない。
- ・そういうものは役所が一方的につくるものではなく、経済界や市民の方と、まさに一緒になって作り上げていかないといけないものと思っている。例えば動くパビリオン等、上海航路で色々書いている部分などは、来年度の予算で、市民参加型で提案を出して頂くようなスキームを用意して、色々なアイデアを出すということを考えている。
- ・その時に松が枝が単に素通りする場所になるかは、活用の仕方で変わるが、忘れていけないのは、中国の方が来て終わりではなく、日本の方も安く中国に行くのであれば、長崎に旅行に来て、ついでに上海に行こうというような、ゲートウェイとはまさにそういう可能性もあるということである。私共も、むしろ新しいアジア軸をつくっていくようなものの中に長崎を位置付けなければならないとっていて、長崎県の人達だけで色々なイベントをやるだけでは駄目で、湯布院の方も熊本の方も長崎航路を使ったイベントに参加してもらうことが必要である。湯布院に行く方も長崎経由で、また昔の上海航路では東京駅でチケットを売っていたそうなので、日本の方が中国に行く時にも長崎経由でというようなことを考えなければならない。
- ・そうした時に、松が枝は大浦地区にグラバー邸があり、大浦天主堂もあり、重伝建地区にもなっているので、そういう拠点としての場所ということも踏まえてどういう風に活用していくのかを考えないといけない。
- ・クルーズでは中国の方は1人1日4万円消費して頂いている。宿泊はされないで、経

済的にはピンポイントでしか効果は出ていないが、それでも大きな船が入れば経済効果はある。今度は定期航路なので、もっと夜の賑わいにも影響があるので、そういうことを行っていくことは大事と思う。

<回答 5>

- ・第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項の 上海航路復活プロジェクトの推進とクルーズ客船の誘致強化において、記載しています。
- 「長崎県アジア・国際戦略」のクルーズ客船受入拡大プロジェクトとして国際クルーズ客船入港時の乗客・クルーに対する「日本らしいおもてなし」の演出や岸壁での賑わいづくり（物販等）を促進する。」こととしており、長崎市においても、「長崎市アジア・国際観光戦略」においては、「満足度日本一の国際交流都市「長崎」の実現」を掲げており、官民挙げてのおもてなしムードの醸成を図るなど、積極的に取り組んでいきたいと考えております。

上海航路復活プロジェクトの推進（定期航路の活用（修学旅行））

【意見 6 - 1】

- ・上海航路については、中国からの誘客の話もあるが、長崎から中国ということ考えたとき、航空路線の配慮も必要だが教育委員会等、行政も海外修学旅行を視野に入れたらと思う。

【意見 6 - 2】

- ・前領事の協力を得て春陽から今月だけでも3回、校長先生10名も一緒に修学旅行が来た。コンベンション協会も市と一緒に努力しており、そうしたこともあって、うまくいくのではないかと気がしている。ぜひ、県市で努力して頂きたい。

<回答 6>

- ・中国からの修学旅行の誘致については、生徒の初訪日のケースが多く、いわゆる東京・大阪などのゴールデンルートのニーズが非常に強いとともに、本県への交通アクセスの不足や、航空運賃の上昇、団体ツアーの座席確保の困難など、取り巻く環境は非常に厳しいものの、平成22年度の実績は過去最高の訪問者数となりました。今後も学校交流などを中心に、県、教育庁、市、町とも連携を図りながら修学旅行の誘致促進に取り組んでいきます。
- ・また、長崎からの中国への修学旅行については、平成22年度に公立4高校の実績があります。ここ数年減少傾向にありますが、今回の上海定期航路を契機として、県、教育庁、市、町及び私立学校とも連携を図りながら、中国への修学旅行の誘致についても検討すべきと考えます。

参考

近年の中国からの修学旅行実績

H 1 9 4 9 校 2,700 人

H 2 0 4 1 校 1,938 人

H 2 1 6 校 343 人

H 2 2 8 1 校 3,419 人

近年の中国への修学旅行実績

H 1 9 7 校 1,654 人（高校：7 校、1,654 人） 私立高校 1 校含む

H 2 0 7 校 1,449 人（高校：6 校、1,335 人、中学：1 校、114 人）

H 2 1 6 校 1,220 人（高校：5 校、1,103 人、中学：1 校、117 人）

H 2 2 4 校 911 人（高校：4 校、911 人）

上海航路復活プロジェクトの推進（定期航路の活用）

【意見 7】

- ・昔長崎の民間企業が上海航路を運営していた折、上海ガニの輸入を海路で行ったが全滅だったということもあった。しかし、そのころよりも背景、状況は随分変わってきていると思う。

< 回答 7 >

- ・ハウステンボスからの情報によると、上海定期航路に使用する船は中古貨客船を購入することとなっており、将来的には貨物も取り扱う計画のようです。

クルーズ客船の誘致強化

【意見 8】

- ・4月7日には長崎発着、シンガポール行きのダイヤモンドプリンセスに、福岡から24人、長崎から6人、熊本からも来られる方がいる。クルーズで長崎は注目されていると思う。上海航路ができた時には、旅行会社も商品構成に取り組んでいく必要があるかと思う。

< 回答 8 >

- ・第3章 重点エリアにおける都市基盤施設の整備等に関する事項の 上海航路復活プロジェクトの推進とクルーズ客船の誘致強化において、記載しています。
「日本寄港クルーズ船の長崎への誘致強化、長崎発着フライ&クルーズやレール&クルーズの商品の企画・推進等により、東アジア地域を中心とする外国人観光客や国内観光客の誘致を促進する。」こととしています。

上海定期航路と長崎港クルーズ客船の母港化の推進

母港化の推進（２バ - ス化）

【意見 9 - 1】

- ・ 港の整備については、長崎には今有利な条件が色々あるので、ぜひ整備を急いでやってほしい。

【意見 9 - 2】

- ・ 上海定期航路は皆さんがイメージされているものとは違うと思う。例えば、関釜フェリー（下関～釜山）の客層はクルーズ客とは異なる。現在の松が枝の良い雰囲気が悪くなることが想定され、上海航路の定期船が松が枝国際ターミナルを利用することについては反対である。

<回答 9>

- ・ 市街地にある松が枝岸壁利用は、まちなかへの経済効果波及が大きいいため、クルーズ客船と上海航路船共に可能な限り松が枝岸壁の利用を優先して、当面は以下のように運営することで調整する予定です。

クルーズ客船と上海航路船の入港が重複しない場合は、松が枝岸壁を利用する。

クルーズ客船と上海航路船の入港が重複する場合で、クルーズ客船がC I Qの海外臨船審査ができて出島岸壁利用が可能な場合は、上海航路船は松が枝岸壁を利用するが、前乗り審査ができない場合は、クルーズ客船が松が枝岸壁を利用し、上海航路船は小ヶ倉柳岸壁を利用する。

- ・ 国際ゲートウェイ機能の再構築を図るために、平成 2 3 年度に長崎港における国際物流・人流動向調査費でクルーズ客船母港化の実現に向けた検討も行うこととしています。

その他

コンベンション施設

【意見 10 - 1】

- ・ 多少気になるのは、ハード整備が進められていくが、長崎人がこのエリアに近づくのかという点である。水辺の森には行くだらうが、松が枝については乗客の基地になるだけという気がする。割り切ればそれでも良いのかもかもしれないが、もう少し何か工夫できるのではと思う。
- ・ 松が枝の国際ターミナルは、市民に利用して頂きたいと思うのであれば、複合型の施設として造っていかないといけない。せっかくいい場所なので、そういうことも考えたらどうかと思う。本格的コンベンション施設を中につくるのは無理だらうが、それは別に近くにつくればよいと思う。しかし、長崎は中規模の会議施設が少なく、NPO団体の活動が活発になってきているが、場所で苦労されているので、まちなかが良いということもあるだらうが、駐車場も取れるので、そういうようなことにも使えるようにするのも一つの手ではないか。
- ・ 乗客だけの施設とするのは、もったいない。

【意見 10 - 2】

- ・長崎市が検討しているコンベンション施設についても、柔軟に対応できるよう何らかの形で織り込んでおく必要があると思う。

<回答 10>

【意見 10 - 3<回答>】

- ・松が枝の施設が複合施設になっていないのはそのとおりで、もともとC I Qターミナルとしてつくったもので、それだけではもったいないということで他の活用もできないかとさせて頂いている。コンベンションについては、また別途きちんと議論をして考えていかなければならないことで、この計画でもコンベンションという言葉は明記させて頂いているところです。

第4章 重点エリアの整備の主体及び時期に関する事項

1. 整備プログラム作成の基本方針

整備の節目の表現

【意見 11】

- ・私からは、形式と手続きについて意見を申し上げます。
- ・P 27を見ると、整備について、第1段階、第2段階という表現が使われているが、「段階」というのは、積み重なっていくイメージ。しかし実際には、どちらも重なって進めていくものなので、時間の長さに着目して、例えば長期整備プログラム、短期整備プログラムとした方が良いと思う。

<回答 11>

- ・以下のとおり修正します。

現案

都市基盤施設等の整備プログラムは、整備の節目として以下の段階を想定する。

第1段階（着手から概ね5年後を想定 / H 2 3 ~ H 2 7）

第2段階（着手から概ね20年後を想定 / H 2 8 ~ H 4 2）

修正案

都市基盤施設等の整備プログラムは、整備の節目として以下の期間を想定する。

短期整備プログラム（着手から概ね5年後を想定 / H 2 3 ~ H 2 7）

長期整備プログラム（着手から概ね20年後を想定 / H 2 8 ~ H 4 2）

- ・なお、「2. 段階整備計画」のタイトルについても「2. 短・長期整備計画」に修正します。

2．段階整備計画

第3章と第4章の整合

【意見12-1】

- ・また、第4章より前の部分で整備方針が記載されているが、それが第4章の整備事項のどの部分に反映されているのか分かりづらい。そうした整合を図った記載が必要ではないか。

【意見12-2】

- ・第1章の方針と見比べながら、これからの段階的整備の内容を見せて頂いたが、今回の整備計画では施設整備の方がピックアップされているので、前の章との整合性と方針の中に書かれている施設整備にならないソフトの部分をどのように段階的に整備していく計画の中に入れ込んでいくのか飲み込めない。何か、すくとんと落ちない部分がある。

【意見12-3】

- ・第1段階のことは記載されているが、第2段階のことは、その他にしか記載がない。短期ではこれを実施、長期ではこれを実施という形で網羅されるのがよいのではないか。
- ・短期、長期と分けた理由について書かれていない。都市再開発の時に良く言われるのが必要性の論理と可能性の論理、必要性とは地域の特性を考えた時に本当に必要かということ、また、可能性とは社会的コストの最適化を考えた場合に本当に限られた時間の中で実現できるのかということ。そうした必要性、可能性の論理から、なぜこの計画が選ばれたのかということを明示することが、色々な各主体と合意形成を図っていく上で大事と思う。

【意見12-4<回答>】

- ・前半の全体像と第4章がハード中心になっていて、関係が見えづらいというのは、まさしくそういう構図になっていて、全体との整合等、全体との関係、それ以外の部分をどうしていくのか、次回までに整理してお示ししたい。

<回答12>

- ・第3章に掲げる都市基盤施設等については第4章を修正し整合を図ります。
また、都市基盤施設の整備のほか、ソフト事業も含めて記載するよう修正します。

第5章 その他

1. 推進体制

地域への説明

【意見13】

- ・松ヶ枝周辺を大規模に変えるのであれば、地域の住民の方の生活との兼ね合いもあるので、地域の住民の皆様のご意向もあるだろうから、しっかり説明していただくことをハード整備との車の両輪としてやって頂きたい。また、行政は縦割りになりやすいので、他のところは知らないとならないよう気を付けてほしい。こういったことを明記できるのであれば明記してほしい。

<回答13>

- ・松ヶ枝周辺エリア整備計画については、地域の団体等へ説明することとしています。
- ・まちづくりにはいろんな分野が関わることから、まちづくりの推進にあたっては各分野のまちづくりの情報を共有し、連携できるように努めてまいります。

全体の評価

【意見14-1】

- ・計画自体は細かい点を検討すれば問題も出てくるだろうが、基本的にはこういう方向感で賛成という気がしている。

【意見14-2】

- ・上海航路と新幹線が路面電車で繋がり、夢いっぱいの計画である。

(2) 資料 7 「長崎駅周辺エリアの都市基盤施設整備等の検討状況」について

長崎駅周辺土地区画整理事業・JR長崎本線連続立体交差事業の推進
長崎駅周辺土地区画整理

【意見 15 - 1】

- ・我々からすれば、長崎駅周辺は最後の面積が残されたエリアであり、新幹線という画期的なものが入ってくるので、一商店街の意見というだけではなく、どういう調整を考えていかないといけないのだろうかと日頃から考えている。
- ・長崎駅周辺は最後に残された平地であり、大切に計画を立てていかないと思いを望んでいるが、まだ決まっていないので断定的には言えない。

<回答 15>

【意見 15 - 2 <回答>】

- ・駅周辺地区全体としては、駅周辺まちづくり委員会をつくって、既存の駅前商店街とどういう風な形で連携していくか、どういう形が望ましいか、また地区のルールづくり等をしているところである。
- ・駅前商店街だけは県庁舎移転に賛成したところでもあり、地区の強みをなんとかして活かして活性化につなげたい意向を持った地区である。駅前商店街協同組合として活発に活動しており、私共も駅前地区のまちづくりを今後どう考えていくか議論を始めているところである。駅前地区が、駅に頼って生きるまちなのか、駅と役割分担しながら生きていくまちなのか、そういう点も含めてまちづくりのあり方を探っていこうという段階にあり、ポテンシャルはあると思っているので、地元の皆様と考えて行きたいと思っている。
- ・そのために、市としては駅周辺のまちづくりというものを、責任を持ってやっていきたいと思っている。

トランジットモール

【意見 16 - 1】

- ・長崎電気軌道からは、トランジットモールはあり得ない計画とずっと聞いている。しかし、計画上は一向に変わる気配はなく、行政と長崎電鉄とでどういう話になっているのかと思う。

【意見 16 - 2】

- ・国道から駅構内中に入るのには何分かかかる。全体的な時間として、商売として時間がかかるのは考えられない。少し回るくらいはできるが引き込むのまでは困るというのが、長崎電鉄が一番ひっかかる場所である。

<回答 1 6>

【意見 1 6 - 3<回答>】

- ・ トランジットモールだが、浦上川線と新しい長崎駅との間に100m程度の幅で新しい土地ができる。そこを長崎駅裏ではなく、駅の西口にしないといけない。西側も1つのまちとしてきちんと機能するものしていく必要がある。その時に公共交通として電車を引き込むというのが1つの考え方としてあり、また、それを西側の海岸地区まで延ばしていくことが将来的な可能性としてある。具体的な話をしたところまでは行っていないが、駅の西口までは行って、西側を暗い場所にはしない、利便性を高めていこうという議論をする中で理解してもらった上で都市計画決定したことなので、理解してもらっているとは思っている。
- ・ ただ、長崎電鉄としては、利用者数の減少傾向が続いており、経営的面では不安を抱えているのが現状で、トランジットモールや松が枝の国際ふ頭に延伸するということにもある意味、消極的な考え方が社の中にあるのは実態と思う。
- ・ 駅の西側にどのような施設を誘導していくか、そこを公共交通が活用されるまちにしていくかが重要であって、その中では電車はきっと生きてくると思う。
- ・ そのために、市としては駅周辺のまちづくりというものを、責任を持ってやっていきたいと思っている。

長崎駅前のバス駐車場整備

【意見 1 7】

- ・ 長崎駅では、今団体でバスに乗っている風景は見ない。これは鳥栖乗り換え等もあるからバスで長崎に来るからだろうが、新幹線が来れば、バス駐車場の問題が出てくる。団体向けのバス駐車場、バス観光を想定しないといけないのではないかと思う。

<回答 1 7>

- ・ 長崎駅周辺土地区画整理事業では、路線バスやタクシー、自家用車等、駅にアクセスする交通を円滑に処理するとともに、「まちの顔」を形成する空間として、新しい駅舎の東西に駅前広場を整備することとしております。
- ・ その規模としましては、現在の駅前広場(約6,600㎡)の約2.7倍、約18,000㎡(東口:約15,000㎡、西口:約3,000㎡)の面積を想定しておりますことから、路線バスや定期観光バス、団体貸し切りバスなど、効率的で機能的なバス乗降場の配置を目指し、今後、事業者や関係機関等とともに検討してまいりたいと考えております。

長崎駅周辺の商店街

【意見 18 - 1】

- ・ 駅前商店街と連携しながらとあるが、駅舎とのこの間隔であれば、どうやって誘客するのかという気がする。JR九州のビルに入るといふ手もあるかもしれないが、地場の商店が賃料を払って入るといふこともないだろうから、長崎駅からターミナルまでの間の動線内にそういう商業スペースがあってもいいのではないかと、その方が旅行者の方も歩きやすいのではないかと。
- ・ 元船の元線路のところだが、屋台村をつくろうといふ動きも過去にはあった。後ろ向きの話ではなく、むしろ積極的に商売できる場所があった方が商業者にも旅行者にも良いだろうし、良い物を売られるという条件付きでもっといい賑わいのある場になるのではないかと思う。

【意見 18 - 2】

- ・ 語弊があるとすれば問題なので、補足させて頂きたい。
- ・ 駅前商店街が駅舎がずれるから駄目になるという話ではなく、そもそもこの時代、きちんと良いものを売らないと駄目だということである。
- ・ 26 聖人という資源があるにもかかわらず、今までそこは全く関係がない。それを使って自分たちで何か仕掛けてやろうと、例えば大景観を良くするとの話になれば、自分たちで屋根の看板を降ろすだろうが、中々そこまでいかない。そこを商業の面から新しい動き、人材育成から経済的支援までいろいろとあるだろうが、それをしっかり手当しあげないと、今のままでは間違いなく駄目になるだろうという意味である。

【意見 18 - 3】

- ・ 駅前商店街は親戚がいるが、多分やっていけないのではないかと気がする。これだけの距離を歩いて商店街に行くのはまずないだろう。駅前広場に朝市みたいなものとか、長崎の物産、美味しいもの、本物を置いて、そういうものを並べながらやれば、自然と足が進むのではという気がした。

【意見 18 - 4】

- ・ 聖人が26人もいるまちは他にはないとカトリックの人から言われた。
- ・ 県と市にお願いして回遊できるものにしていかないともったいないのではないかと言われた方がいるので、26 聖人についてもよく考えて頂きたいと駅前の商店街の人達に話したことがある。

【意見 18 - 5<回答>】

- ・ 駅周辺、松が枝の他に、まちなかエリアという重点地域が挙げてある。まちの回遊性を高めるといふことを大きな柱に掲げている。駅から歴博を通過して、諏訪神社までいく回遊性を一つの重要な柱としている。26 聖人も駅のすぐ近くにあり、仮に世界遺産になれば価値が大きく変わってくることになる。
- ・ 裏側には勝海舟や坂本龍馬のゆかりの寺等が並んでおり、長崎の魅力を高めるためには回遊性を強化していかないといけないとなると、駅前商店街はまさに入口になるので、グレードアップしていかないといけない。副市長もポテンシャルがあると言われているが、我々もそういう思いで可能性が開花できるようにしないといけない。
- ・ 今回は議論できていないが、まちなかエリアの回遊性や重点エリアの議論をさせて頂く

際に、大きな一つの議論のテーマになってくると思うので、その際に色々なアイデアを頂きたいと思う。

<回答18>

- ・長崎駅周辺地区において新たに創出される交流やにぎわいを、隣接する駅前商店街や八千代町街区、さらには、浜町などの「中心商業地」や元船・常盤地区などの「水辺のゾーン」をはじめとした都市全体に波及させることが重要であると考えております。
- ・このことから、近接する駅前商店街や八千代町街区、魚市跡地、日本二十六聖人殉教地（西坂公園）等との連携の強化に資する歩行者導線を確保していきたいと考えており、今後、交通事業者などの関係機関と協議を行っていきたいと考えております。
- ・また、長崎駅前商店街が行う、回遊性を高め賑わい創出につながるソフト事業、ハード事業については、県、長崎市が連携して支援していきたいと考えております。

浦上川の東西の連携強化（路面電車の延伸や運行ルートの検討含む）

【意見19】

- ・長崎港は着実に良くなっている。対岸の稲佐方面を綺麗にすると良くなる。旭大橋の低床化は大事な事業である。

<回答19>

- ・貴重なご意見としてお伺いいたします。

新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進

【意見20-1】

- ・長崎駅から長崎魚市跡地方面への歩行動線について、道路幅が広い都市計画道路浦上川線を平面交差（横断歩道）で渡るのは交通の支障となり難しいと思う。空中で渡す歩行者用デッキは必要である。

【意見20-2】

- ・新駅舎から長崎魚市跡地方面へ現在計画されている動線計画は平面交差となっているが、都市計画道路浦上川線を渡すこと難しいのではないかと。歩行者デッキは必要である。また、新駅舎と離島航路の長崎港ターミナル間の移動については、歩行者デッキなどで直接繋がれると利用者にとってはありがたい。

<回答20>

- ・長崎駅から魚市跡地方面へ平面で横断する場合、旭大橋線と浦上川線の2箇所を横断することになり、不便が生じます。また、都市計画道路浦上川線は地域高規格道路であり、円滑な交通の支障となる横断歩道の増加は基本的に好ましくないと考えています。高齢者など交通弱者が渡るためにも歩行者デッキは必要と考えます。現在、歩行者デッキの位置、高さについて検討を進めております。

水辺のプロムナードと防災緑地整備の推進

【意見 2 1】

- ・長崎魚市跡地の水辺のプロムナード整備については、当敷地に建設が予定されている県庁舎整備や防災緑地との配置計画を総合的に検討すべきである。

<回答 2 1>

- ・水辺のプロムナード、県庁舎の敷地、防災緑地は、一体となって県民が利用できるように整備をしていくこととしています。なお、配置・デザインについては環長崎港ア・バンデザインシステムを活用することとしています。

新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能

【意見 2 2 - 1】

- ・しま航路（離島航路）への流れは難しい。まさに帯に短しタスキに長しと思う。できれば歩くにしても、機械に乗っていくにしても、眺めの良い方がやはり楽しい。
- ・荷物がある方は、それが重くない形で移動できる、多少お金を払っても荷物を持っていくようなサービスを考えるのも1つの方法かもしれない。
- ・コストやメンテが大変だろうが、2案の海を跨ぐという計画をやってみたい気がする。これは責任のない意見だが。

【意見 2 2 - 2】

- ・新駅舎から離島航路への3案の比較だが、アクセス、利便性、採算性が大きな評価指標となって検討されているが、離島に行く人の目的としては、ビジネスというより観光という人が少なからずいる。そういう人から見れば、単に時間が短いというのではなくて、まちに触れられる楽しみというものも考える、つまり、直結もいいが、いかにまちに誘導するかという工夫で、歩道の設計を考える必要があるのではないか。
- ・例えば、陸域活用案は、まちにうまく引き込めて、かつ水辺のプロムナードも活用できるので良いと思う。

【意見 2 2 - 3】

- ・新駅舎と長崎港タ・ミナル間は、陸域に回して歩かせた方が良い。直結案と陸域活用案では大して移動時間も変わらない。

【意見 2 2 - 4】

- ・長崎駅と長崎港ターミナル間の距離を考えると3案のバス移動はないと思う。
- ・利用者の利便性を考えると2案の新駅舎との直結案（海上案）が一番よい。景観の問題があるのであればデザイン等で対処できないのか。橋梁タイプとなるだろうが、そこから海への眺めはすばらしいと思う。どうしても無理であれば、陸域活用案となるだろうが、途中2箇所の信号で一旦止まることとなり、歩行動線計画としては好ましくない。
- ・2案の新駅舎との直結案（地下案）は、利用者は暗いところを通ることになり、気分は良くないだろう。

【意見 2 2 - 5】

- ・長崎駅舎と離島航路を直結する新たな機能の検討については、利便効果だけを評価した検討になっている。

<回答 2 2>

- ・新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の検討については、有識者や県民からもアイデアや意見を募集し検討を進めます。

「離島」の表現

【意見 2 3】

- ・まず言葉の使い方だが、県庁には「しま」と書かれた暖簾がたくさんある。「りとう」と言わずに「しま」というのだと県庁の方に言われた。航路が後ろにつくので、「りとう」でいいのかとも思いながら、できれば「しま」に統一して頂いて、「しま航路」を長崎初のネーミングとしていただければとも思うが、県はそのような姿勢と思ったが変わったのか確認したかった。

<回答 2 3>

- ・「離島」の使用が一般的であります。離島の情報発信や風情・情緒的なものを強調する場合には「しま」を使用するものとしています。今回の計画では「離島」という言い方に統一します。

(3) その他

夜間景観

【意見 2 4 - 1】

- ・夜間照明について、かつてはちょっと目立つものが多かったが、今後は暗めの上品で落ち着いた着きのある照明の時代が来ると思う。長崎駅周辺エリアの整備では、水際のライトアップの繋がりを考えていくべきである。長崎港内に稲佐橋から松が枝まで水際のライトアップが繋がれば、そのような夜景を楽しめるまちは日本ではここだけである。

【意見 2 4 - 2】

- ・函館では全観光客の約 3 0 % の客が函館山から夜景を楽しんでおり、ある統計では長崎の場合は 3 % であり、長崎はまだまだ夜景の魅力が達していないと感じる。
- ・観光客の第一印象が大事であり、観光客がどういう意識を持って来るのか考えるべき。来る人のおもてなしが重要で、市民の意識付けが必要である。いろんな取り組みの中で、長崎のイメージを磨き上げていくべきである。

<回答 2 4>

- ・夜の観光の推進は、宿泊客の増進や夜景を中心とした夜の魅力の発信の意味で、積極的に取り組む必要があります。その一貫として稲佐山展望台の改修工事やゴンドラのリニューアルを行っています。更に、夜景の魅力を高めるため、長崎港の水際のライトアップの向上に努めることとしています。

県庁舎整備の景観

【意見 2 5】

- ・県庁舎は相当ボリュームのある建物になるので、景観形成上も大きな影響がある。十分景観アセスメントをされると思うが、最低限押さえるべきところ、例えば西坂公園から海の眺めが確保できるとか、そういう要所要所を的確に押さえて、極力、大景観に影響を及ぼさないような整備が必要である。

<回答 2 5>

- ・県庁舎の整備に当たっては、長崎市が策定を進めています景観基本計画、景観計画と調整を図ることとしており、新駅舎から女神大橋方向への眺望の確保を重視し配置計画するようにしています。

現庁舎の跡地活用

【意見 2 6】

- ・長崎歴史文化博物館に行くルートのほかにも、もう一つ長崎港ターミナルを通過して浜んまちに行くルートである。長崎港ターミナルに行くルートを伸ばして、県庁跡地が世界遺産センターになるのかどうかは知りませんが、浜んまちとの連結を少し考えた上でどうするか考えた方がいいなと前から思っていた。

<回答 2 6>

- ・県庁舎建設予定地である長崎魚市跡地は、新駅舎とまちなかを繋ぐ場所にあり、現庁舎の敷地も史跡「出島」に隣接し、まちなかの重要な回遊ルートにあることから、まちづくりの観点からも、大変重要な位置にあるため、長崎魚市跡地での県庁舎建設や現庁舎の跡地活用を、新たな起爆剤として、長崎県全体の発展に繋げていくような工夫をすることが重要であると考えています。

このため、跡地活用については、各種調査の結果やまちづくりの観点などを踏まえ、平成23年度から、現庁舎跡地の具体的な用途・機能などについて検討を開始するなど、基本構想や基本計画の策定に向け、県庁舎整備と並行して検討を進めていきます。

まちなかエリア

【意見 2 7 - 1】

- ・大丸撤退について市民はどのように感じたのか、ショックを受けたのか、それとも浜んまちはまだまだ大丈夫と受けたのか。各組合が元気を取り戻し、浜んまち、長崎駅周辺、ココウォークが連携していくべきである。長崎のイメージとして、この3つを回すことも必要で、お互いに協力して出来ることが必要である。

【意見 2 7 - 2】

- ・まちなかエリアについては、ツーリスト（旅行者）やお年寄りが集まれるまちを目指してはどうか。大学のまちなかキャンパスや専門学校を入れてはどうか。社会人教育にも良く、介護系の学部だとお年寄りも集まる。

<回答 2 7>

- ・新たなアジア観光軸の構築を進めると同時に、通過点としての長崎ではなく、滞在拠点としての地位を確立する必要があります。そのためには、長崎の魅力が凝縮されたまちなかは、長崎を牽引するエリアとして、更に魅力を高める必要があります。現在、新大工から大浦に至る歴史・文化の軸をまちなかの軸と捉え、その活性化を地域との協働によって取り組んでいます。特に浜町エリアではエリアマネジメントの手法を用い、種々の取り組みを検討しています。

基本計画の改訂

【意見 28 - 1】

- ・県庁舎の移転が決まったが、それに引き続いて長崎市役所の建て替えという話もある。コンベンション施設、県庁跡地の問題など、都市の核になるものをきちんと検討して、ビジョンを持った上でこうした計画を進めていけたらという願いがある。

【意見 28 - 2】

- ・大会誘致は重要と思うので、器的なものは賛否両論あると思うが検討して頂きたい。

【意見 28 - 3】

- ・県庁舎の整備等も含めて長崎市内の土地に関するパズルのような話が出てくる。長崎と大村どっちという話もあるが県立図書館の件、また、長崎市が検討されているコンベンションの件等もある。長崎県の県都として、また長崎市として、都市再生に係るエリアだけでない全体像との整合性をとった上で施設の配置を進めて頂きたいと思う。これは書くか書かないかは別にして、進めていく上で配慮願いたい。

【意見 28 - 4<回答>】

- ・県庁舎だけでなく色々な施設の移転の話もあり、委員から特に核となるものを中心に色々と考えていかないといけないという指摘があったが、そのとおりで、この都市再生の整備計画、基本計画の中には県庁舎と県庁舎の跡地の話は白紙になっている。県庁舎が魚市跡地に移転したとしても整合性が取れるようにまちづくりの計画は立ててはいるが、具体的にそこをどうするかは白紙になっている。今度は県庁舎の移転を決めたので、当然白紙でなく色を入れたいといけない。どういう風にまちづくりに活かされていくのかの絵を、具体的に動線や活用の仕方等を、改訂して入れていかなければいけない。
- ・知事が公表した時にも、まさに基本計画の中に盛り込む作業をこれからやるようにしたいと表明されている。そのことについては、事前に長崎市長とも話をさせて頂いて、一緒にやらなければならない話なので、県と市で力を合わせて計画の中にきちんと盛り込んで行きましょうということを確認させて頂いて発表させて頂いているところである。
- ・今回は報告だけだが、今後具体的に白紙の部分に絵を描く作業について、またご意見を頂きたいと思うので、またその中で具体的議論いただければと思う。

<回答 28>

- ・県庁舎整備、長崎市役所の建て替え、コンベンション施設の建設、県庁跡地活用については、まちづくり全体の中で捉え、都市再生の基本計画のプロジェクトとして位置付けることの検討を進め、基本計画の改訂を行う予定です。
なお、改訂時期については、県・長崎市において調整を図り決定することとしています。

「長崎市中央部・臨海地域」都市再生委員会（第2回）議事概要

1．日 時：平成23年2月3日（木）14:30～16:30

2．場 所：農協会館601会議室

3．出席者：都市再生委員会委員7名

脇田安大委員長、有馬一郎委員、石元雅広委員、川添一巳委員、
平野啓子委員、山口純哉委員、渡邊貴史委員

（欠席4名：伊藤滋委員、塚根進委員、外井哲志委員、林一馬委員）

都市再生委員会事務局

長崎県 副知事（藤井 健） 知事公室長（田中桂之助）

知事公室参事監（加藤 永） まちづくり推進室長（松元栄治郎）

まちづくり推進室（浦瀬俊郎、北島孝志、添川信一）

長崎市 副市長（椎木恭二） 都市計画次長（池田 宏）

まちづくり推進室長（佐藤順一郎）

まちづくり推進室（田畑徳明、飯田恭祥、濱崎一弘）

4．内 容

（委員長）

・ それでは、資料3・4について事務局から説明をお願いします。

（県事務局）

・ 資料3、資料4の説明

（委員長）

・ 委員の皆様からご意見等はないか。

（委 員）

・ 香港上海銀行に隣接する駐車場の質問について、回答の方は松が枝駐車場となっているが、マッチしているか。

（県事務局）

・ 分かりづらい書き方だったかもしれない。内容としては、香港上海銀行の横の駐車場を指してのものである。

（副市長）

・ 香港上海銀行に隣接する駐車場は松が枝駐車場第一駐車場である。そのさらに横の方の地下に降りて行く駐車場は松が枝第二駐車場で県から引き継いだもの。

（委員長）

・ 以上でよろしければ、資料5の県庁舎整備基本構想案について事務局から説明をお願いします。

（県事務局）

・ 資料5の説明

(委員長)

- ・資料5について質問はないようなので、続いて本題となる資料6、松が枝周辺エリアの整備計画案の説明を事務局から願います。

(県事務局)

- ・資料6の説明

(委員)

- ・観光船の停泊地は当面1バース(停泊地)で対応されるのか。

(副知事)

- ・既に長崎港には来年度48隻のクルーズ船の入港が予定されている。一方で上海航路の運行日がどうなるかはまだ確定していない。何隻かは日程がバッティングする可能性があるため、どう処理するか、まさにこれからHTBと協議しないと行けない。
- ・大型クルーズ船のCIQ(出入国手続)については、その日のうちに出航するので、陸にあがってからでは間に合わない。そこで、先乗りして船の中でCIQを行っている。長崎方式と我々は呼んでいるが、この方式であれば、仮上陸許可証という形で上陸できるので、松が枝でなくても、出島岸壁でも上陸はできる。
- ・定期航路については、上陸してからのCIQとなる。
- ・バッティングした場合は、どちらかを優先するか、定期航路を優先するか、例えば小ヶ倉の柳ふ頭に一定機能(岸壁と上屋施設)はあるので、そこを改良して一時待避するようにすることも検討しているところである。

(委員長)

- ・それでは、1人づつご意見を賜りたい。

(委員)

- ・私からは、形式と手続きについて意見を申し上げます。
- ・P27を見ると、整備について、第1段階、第2段階という表現が使われているが、「段階」というのは、積み重なっていくイメージ。しかし実際には、どちらも重なって進めていくものなので、時間の長さに着目して、例えば長期整備プログラム、短期整備プログラムとした方がよいと思う。
- ・また、第4章より前の部分で整備方針が記載されているが、それが第4章の整備事項のどの部分に反映されているのか分かりづらい。そうした整合を図った記載が必要ではないか。
- ・第1段階のことは記載されているが、第2段階のことは、その他にしか記載がない。短期ではこれを実施、長期ではこれを実施という形で網羅されるのがよいのではないか。
- ・短期、長期と分けた理由について書かれていない。都市再開発の時に良く言われるのが必要性の論理と可能性の論理、必要性とは地域の特性を考えた時に本当に必要かということ、また、可能性とは社会的コストの最適化を考えた場合に本当に限られた時間の中で実現できるのかということ。そうした必要性、可能性の論理から、なぜこの計画が選ばれたのかということを示すことが、色々な各主体と合意形成を図っていく上で大事と思う。

(委員)

- ・整備方針等の中にソフトのことがよく書かれている。例えば、外国人観光客を受け入れて「さるく」を活用しようとか、地域限定通訳案内士を使おうなど。私の感覚的なものかもしれないが、今のさるくでは対応が難しいところがあると思う。市民と親しみたいという方は市民のボランティアガイドさんで良いと思うが、お金を払ってでもきちんと話を聞きたい人には、そちらのガイドをという形でガイドのシステムを相当高度化しないといけないと思う。ただ、今でもガイドでは食べていけるようにはなっていない。クルーズ船等で外国人観光客が安定的に来るから食べていけるだろうということではなくて、その前の段階で、ガイドの経済的自立ということも考えていく必要があるだろう。
- ・松が枝周辺を大規模に変えるのであれば、地域の住民の方の生活との兼ね合いもあるので、地域の住民の皆様のご意向もあるだろうから、しっかり説明していただくことをハード整備との車の両輪としてやって頂きたい。また、行政は縦割りになりやすいので、他のところは知らないとならないよう気を付けてほしい。こういったことを明記できるのであれば明記してほしい。
- ・県庁舎の整備等も含めて長崎市内の土地に関するパズルのような話が出てくる。長崎と大村どっちという話もあるが県立図書館の件、また、長崎市が検討されているコンベンションの件等もある。長崎県の県都として、また長崎市として、都市再生に係るエリアだけでない全体像との整合性をとった上で施設の配置を進めて頂きたいと思う。これは書くか書かないかは別にして、進めていく上で配慮願いたい。

(委員)

- ・第1章の方針と見比べながら、これからの段階的整備の内容を見せて頂いたが、今回の整備計画では施設整備の方がピックアップされているので、前の章との整合性と方針の中に書かれている施設整備にならないソフトの部分をどのように段階的に整備していく計画の中に入れ込んでいくのか飲み込めない。何か、すんと落ちない部分がある。

(委員)

- ・県庁舎の移転が決まったが、それに引き続いて長崎市役所の建て替えという話もある。コンベンション施設、県庁跡地の問題など、都市の核になるものをきちんと検討して、ビジョンを持った上でこうした計画を進めていけたらという願いがある。
- ・上海航路であるが、中国人のお客を受け入れた時にどう回していくのか、民間の話であるが、行政と一体となってビジョンを持っていかなければならないのではと思う。

(委員)

- ・長崎は、修学旅行では平和学習や歴史文化で注目されている。そうした点からは駐車場の整備をお願いしたい。
- ・上海航路については、中国からの誘客の話もあるが、長崎から中国ということ考えたとき、航空路線の配慮も必要だが教育委員会等、行政も海外修学旅行を視野に入れたらと思う。
- ・4月7日には長崎発着、シンガポール行きのダイヤモンドプリンセスに、福岡から24人、長崎から6人、熊本からも来られる方がいる。クルーズで長崎は注目されていると思う。上海航路ができた時には、旅行会社も商品構成に取り組んでいく必要があるかと思う。
- ・大会誘致は重要と思うので、器的なものは賛否両論あると思うが検討して頂きたい。

(委員)

- ・三菱造船が世界一になった時は別にしても、この50年で港がこれほど話題になったのではないのではと思う。前向きな港の議論をこんなにできたのは嬉しいことである。
- ・港の整備については、長崎には今有利な条件が色々あるので、ぜひ整備を急いでやってほしい。
- ・過去に長崎の企業が上海航路を運営していた折、上海ガニの輸入を海路でおこなったが全滅だったということもあった。しかし、そのころよりも背景、状況は随分変わってきていると思う。前領事の協力を得て春陽から今月だけでも3回、校長先生10名も一緒に修学旅行が来た。コンベンション協会も市と一緒に努力しており、そうしたこともあって、うまくいくのではないかと気がしている。ぜひ、県市で努力して頂きたい。

(委員長)

- ・クルーズに来て頂いてもあまりお金が落ちないという悩みがあり、1年半前から母港化という話をしてきた。母港化に近い形で上海航路復活ができれば、宿泊や夜の食事が発生するというクルーズと違った効果が出るという意味では嬉しい話で、受入体制を民間としてどうするかが課題になってくると思う。
- ・計画自体は細かい点を検討すれば問題も出てくるだろうが、基本的にはこういう方向感で賛成という気がしている。
- ・多少気になるのは、ハード整備が進められていくが、長崎人がこのエリアに近づくのかという点である。水辺の森には行くだろうが、松が枝については乗客の基地になるだけという気がする。割り切れればそれでも良いのかもしれないが、もう少し何か工夫できるのではと思う。
- ・松が枝の国際ターミナルは、非常に綺麗で、環境にも配慮され、ロケーションもよい。しかし、もともと国際ターミナルとし出来ていて、会議とか集会には全く不向きと思う。一方で市民にどんどん使用してくれと言っているが、ハードを造ってからどう使うのか議論した感じで、どう市民が使うのか想定されずに造られた感じが正直する。
- ・市民に利用して頂きたいと思うのであれば、複合型の施設として造っていかないといけない。せっかくいい場所なので、そういうことも考えたらどうかと思う。本格的コンベンション施設を中につくるのは無理だろうが、それは別に近くにつくればよいと思う。しかし、長崎は中規模の会議施設が少なく、NPO団体の活動が活発になってきているが、場所で苦労されているので、まち中が良いということもあるだろうが、駐車場も取れるので、そういうようなことにも使えるようにするのも一つの手ではないか。
- ・乗客だけの施設とするのは、もったいない。

(副知事)

- ・上海航路は、ハード先行でソフト面が足りないのではということをご指摘の通りだと思う。上海航路は当初は10万~20万人想定だが、ハウステンボスは毎日運航を明確に言っており、そうすると毎日千人規模でお客様が来るわけなので、これは都市の構図を根本的に変えていくということになると思う。
- ・安い運賃だから毎日来るので、例えば歯科や封切りされない映画を観にとか、単に旅行者として来るだけではなく、都市の構図が変わってくる。中国語のフリーペーパーや免税店などもつくっていかないといけない。そうした様々な部分で色々構図を変えていかないといけないが、そのこのところはこの計画にまだ全然書き込まれていない。
- ・そういうものは役所が一方的につくるものではなく、経済界や市民の方と、まさに一緒になって作り上げていかないといけないものと思っている。例えば動くパビリオン等、上海航路で色々書いている部分などは、来年度の予算で、市民参加型で提案を出して頂

くようなスキームを用意して、色々なアイデアを出すということを考えている。

- ・その時に松が枝が単に素通りする場所になるかは、活用の仕方によって変わるが、忘れていけないのは、中国の方が来て終わりではなく、日本の方も安く中国に行くのであれば、長崎に旅行に来て、ついでに上海に行こうというような、ゲートウェイとはまさにそういう可能性もあるということである。私共も、むしろ新しいアジア軸をつくっていくようなものの中に長崎を位置付けなければならないとあっていて、長崎県の人達だけで色々なイベントをやるだけでは駄目で、湯布院の方も熊本の方も長崎航路を使ったイベントに参加してもらうことが必要である。湯布院に行く方も長崎経由で、また昔の上海航路では東京駅でチケットを売っていたようなので、日本の方が中国に行く時にも長崎経由でというようなことを考えなければならない。
- ・そうした時に、松が枝は大浦地区にグラバー邸があり、大浦天主堂もあり、重伝建地区にもなっているので、そういう拠点としての場所ということも踏まえてどういう風に活用していくのかを考えないといけない。
- ・クルーズでは中国の方は1人1日4万円消費して頂いている。宿泊はされないで、経済的にはピンポイントでしか効果は出ていないが、それでも大きな船が入れば経済効果はある。今度は定期航路なので、もっと夜の賑わいにも影響があるので、そういうことを行っていくことは大事と思う。
- ・松が枝の施設が複合施設になっていないのはそのとおりで、もともとCIQターミナルとしてつくったもので、それだけではもったいないということで他の活用もできないかとさせて頂いている。コンベンションについては、また別途きちんと議論をして考えていかなければならないことで、この計画でもコンベンションという言葉は明記させて頂いているところです。
- ・県庁舎だけでなく色々な施設の移転の話もあり、委員から特に核となるものを中心に色々と考えていかなければいけないという指摘があったが、そのとおりで、この都市再生の整備計画、基本計画の中には県庁舎と県庁舎の跡地の話は白紙になっている。県庁舎が魚市跡地に移転したとしても整合性が取れるようにまちづくりの計画は立ててはいるが、具体的にそこをどうするかは白紙になっている。今度は県庁舎の移転を決めましたので、当然白紙でなく色を入れないといけない。どういう風にまちづくりに活かされていくのかの絵を、具体的に動線や活用の仕方等を、改訂して入れていかなければいけない。
- ・知事が公表した時にも、まさに基本計画の中に盛り込む作業をこれからやるようにしたいと表明されている。そのことについては、事前に長崎市長とも話をさせて頂いて、一緒にやらなければならない話なので、県と市で力を合わせて計画の中にきちんと盛り込んで行きましょうということを確認させて頂いて発表させて頂いているところである。
- ・今回は報告だけだが、今後具体的に白紙の部分に絵を描く作業について、またご意見を頂きたいと思うので、またその中で具体的議論いただければと思う。

(県事務局)

- ・段階でなく短期、長期の話はなるほどと思う。
- ・前半の全体像と第4章がハード中心になっていて、関係が見えづらいというのは、まさしくそういう構図になっていて、全体との整合等、全体との関係、それ以外の部分をどうしていくのか、次回までに整理してお示ししたい。

(委員長)

- ・時間もないので、資料7の説明を事務局から願います。

(県事務局)

- ・資料7の説明

(委員長)

- ・離島航路へ繋ぐ方法は、昨年度の基本計画策定において提案された検討案を整理して頂いているが、それぞれ難点はあるなと思うが、このあたりはキーになるのではと思うがご意見はないか。

(委員)

- ・駅前商店街と連携しながらとあるが、駅舎とのこの間隔であれば、どうやって誘客するのかという気がする。JR九州のビルに入るという手もあるかもしれないが、地場の商店が賃料を払って入るといってもないだろうから、長崎駅からターミナルまでの間の動線内にそういう商業スペースがあってもいいのではないかと、その方が旅行者の方も歩きやすいのではないかと。
- ・元船の元線路のところだが、屋台村をつくろうという動きも過去にはあった。後ろ向きの話ではなく、むしろ積極的に商売できる場所があった方が商業者にも旅行者にも良いだろうし、良い物を売られるという条件付きでもっといい賑わいのある場になるのではないかと思う。

(委員)

- ・まず言葉の使い方だが、県庁には「しま」と書かれた暖簾がたくさんある。「りとう」と言わずに「しま」というのだと県庁の方に言われた。航路が後ろにつくので、「りとう」でいいのかとも思いながら、できれば「しま」に統一して頂いて、「しま航路」を長崎初のネーミングとしていただければとも思うが、県はそのような姿勢と思ったが変わったのか確認したかった。
- ・駅前商店街は親戚がいるが、多分やっていけないのではないかと気がする。これだけの距離を歩いて商店街に行くのはまずないだろう。駅前広場に朝市みたいなものとか、長崎の物産、美味しいもの、本物を置いて、そういうものを並べながらやれば、自然と足が進むのではという気がした。
- ・しま航路への流れは難しい。まさに帯に短しタスキに長しと思う。できれば歩くにしても、機械に乗っていくにしても、眺めの良い方がやはり楽しい。
- ・荷物がある方は、それが重くない形で移動できる、多少お金を払っても荷物を持っていくようなサービスを考えるのも1つの方法かもしれない。
- ・コストやメンテが大変だろうが、2案の海を跨ぐという計画をやってみたい気がする。これは責任のない意見だが。

(委員)

- ・歩けるところが増えるのは楽しいことと思う。
- ・以前から気になっているのは、電車のトランジットモールで、これはどうかと素朴に思っている。

(委員長)

- ・もう少し詳しく説明をお願いします。

(委員)

- ・長崎電気軌道からは、トランジットモールはあり得ない計画とずっと聞いている。しかし、計画上は一向に変わる気配はなく、行政と長崎電鉄とでどういう話になっているのかと思う。

(委員)

- ・国道から駅構内中に入るのには何分かかかる。全体的な時間として、商売として時間がかかるのは考えられない。少し回るくらいはできるが引き込むのまでは困るとというのが、長崎電鉄が一番ひっかかる場所である。

(委員)

- ・新しい駅ができると、問題点も色々出てくると思う。
- ・長崎駅では、今団体でバスに乗っている風景は見ない。これは鳥栖乗り換え等もあるからバスで長崎に来るからだろうが、新幹線が来れば、バス駐車場の問題が出てくる。団体向けのバス駐車場、バス観光を想定しないといけないのではないかなと思う。

(委員)

- ・市の駅周辺まちづくりの委員でもあり、内容を知っている。駅前の商店街の方も委員会に入っているし、特に中心街の委員の方は、駅の整備にかなり意見を言われる。
- ・我々からすれば、最後の面積が残されたエリアであり、新幹線という画期的なものが入ってくるので、一商店街の意見というだけではなく、どういう調整を考えていかないといけないのだろうかと思いつつ考えている。
- ・長崎駅周辺は最後に残された平地であり、大切に計画を立てていかないと思いつつ思っているが、まだ決まっていないので断定的には言えない。

(副市長)

- ・駅周辺の面整備を市が区画整理事業として実施しているので、説明させていただくが、新しい駅と商店街が150mから200m離れてしまうということで、それをどうしていくかということが1つある。
- ・駅周辺地区全体としては、委員からあったように駅周辺まちづくり委員会をつくって、既存の駅前商店街とどういう風な形で連携していくか、どういう形が望ましいか、また地区のルールづくり等をしているところである。
- ・駅前商店街だけは県庁舎移転に賛成したところでもあり、地区の強みをなんとかして活かして活性化につなげたい意向を持った地区である。駅前商店街協同組合として活発に活動しており、私共も駅前地区のまちづくりを今後どう考えていくか議論を始めているところである。駅前地区が、駅に頼って生きるまちなのか、駅と役割分担しながら生きていくまちなのか、そういう点も含めてまちづくりのあり方を探っていこうという段階にあり、ポテンシャルはあると思いつつ思っている。
- ・トランジットモールだが、浦上川線と新しい長崎駅との間に100m程度の幅で新しい土地ができる。そこを長崎駅裏ではなく、駅の西口にしないといけない。西側も1つのまちとしてきちんと機能するものしていく必要がある。その時に公共交通として電車を引き込むというのが1つの考え方としてあり、また、それを西側の海岸地区まで延ばしていくことが将来的な可能性としてある。具体的な話をしたところまでは行っていないが、駅の西口までは行って、西側を暗い場所にはしない、利便性を高めていこうという議論をする中で理解してもらった上で都市計画決定したことなので、理解してもらっているとは思っている。
- ・ただ、長崎電鉄としては、利用者数の減少傾向が続いており、経営的側面では不安を抱えているのが現状で、トランジットモールや松が枝の国際ふ頭に延伸するということにもある意味、消極的な考え方が社の中にあるのは実態と思う。
- ・駅の西側にどのような施設を誘導していくか、そこを公共交通が活用されるまちにしていくかが重要であって、その中では電車はきっと生きてくると思う。

- ・そのために、市としては駅周辺のまちづくりというものを、責任を持ってやっていきたいと思っている。

(委員)

- ・県庁舎は相当ボリュームのある建物になるので、景観形成上も大きな影響がある。十分景観アセスメントをされると思うが、最低限押さえるべきところ、例えば西坂公園から海の眺めが確保できるとか、そういう要所要所を的確に押さえて、極力、大景観に影響を及ぼさないような整備が必要である。
- ・新駅舎から離島航路への3案の比較だが、アクセス、利便性、採算性が大きな評価指標となって検討されているが、離島に行く人の目的としては、ビジネスというより観光という人が少なからずいる。そういう人から見れば、単に時間が短いというのではなく、まちに触れられる楽しみというものも考える、つまり、直結もいいが、いかにまちに誘導するかという工夫で、歩道の設計を考える必要があるのではないか。
- ・例えば、陸域活用案は、まちにうまく引き込めて、かつ水辺のプロムナードも活用できるので良いと思う。

(副知事)

- ・駅前の商店街の話があるので補足したい。
- ・駅周辺、松が枝の他に、まちなかエリアという重点地域が挙げてある。まちの回遊性を高めるということを大きな柱に掲げている。駅から歴博を通過して、諏訪神社までいく回遊性を一つの重要な柱としている。26聖人も駅のすぐ近くにあり、仮に世界遺産になれば価値が大きく変わってくることになる。
- ・裏側には勝海舟や坂本龍馬のゆかりの寺等が並んでおり、長崎の魅力を高めるためには回遊性を強化していかないといけないとなると、駅前商店街はまさに入口になるので、グレードアップしていかないといけない。副市長もポテンシャルがあると言われているが、我々もそういう思いで可能性が開花できるようにしないといけない。
- ・今回は議論できていないが、まちなかエリアの回遊性や重点エリアの議論をさせて頂く際に、大きな一つの議論のテーマになってくると思うので、その際に色々なアイデアを頂きたいと思う。

(委員)

- ・聖人が26人もいるまちは他にはないとカトリックの人から言われた。
- ・県と市にお願いして回遊できるものにしていかないと損なうのではないかと言われた方がいるので、26聖人についてもよく考えて頂きたいと駅前の商店街の人達に話したことがある。

(委員)

- ・語弊があるとすれば問題なので、補足させて頂きたい。
- ・駅前商店街が駅舎がずれるから駄目になるという話ではなく、そもそもこの時代、きちんと良いものを売らないと駄目だということである。
- ・26聖人という資源があるにもかかわらず、今までそこは全く関係がない。それを使って自分たちで何か仕掛けてやろうと、例えば大景観を良くするとの話になれば、自分たちで屋根の看板を降ろすだろうが、中々そこまでいかない。そこを商業の面から新しい動き、人材育成から経済的支援までいろいろとあるだろうが、それをしっかり手当しあげないと、今のままでは間違いなく駄目になるだろうと言う意味である。

(委員長)

- ・長崎歴史文化博物館に行くルートのほかに、もう一つ長崎港ターミナルを通過して浜んまちに行くルートである。長崎港ターミナルに行くルートを伸ばして、県庁跡地が世界遺産センターになるのかどうかは知りませんが、浜んまちとの連結を少し考えた上でどうするか考えた方がいいなと前から思っていた。
- ・言いたい放題言ったので、参考になったかはわかりませんが、事務局で咀嚼して頂いて、よろしく願います。

(県事務局)

- ・次回は3月25日予定している。
- ・松が枝の最終案として審議いただきたい。